

Før- og efteranalyser af ombyggede kryds

Mogens Sørensen, Fyns Amt

Af Ingeniør Mogens Sørensen
Fyns Amt, Vejvæsenet
Ørbækvej 100, 5220 Odense SØ
Tlf.: 6556 1963, Fax 6556 1038
E-mail: mos@vej.fyns-amt.dk

Indledning

“Uheld i kryds resulterer årligt i ca. 200 dræbte og ca. 4800 tilskadekomne i Danmark. Dette svarer til næsten halvdelen af alle dræbte og tilskadekomne i trafikken, hvilket gør kryds til et vigtigt indsatsområde.” “De fleste personskader i kryds sker på kommuneveje i byområder. Ses alene på antallet af dræbte i kryds, vejers stats- og amtsveje dog tungt i statistikken.”

Disse citater fra Regeringens handlingsplan for trafiksikkerhed “Hver ulykke er én for meget” fra 1997 viser, at der er behov for en styrket indsats for at bekæmpe trafikulykker i kryds.

Fyns Amt afviger ikke fra landsstatistikken når det gælder uheld og personskader i kryds. Og der er nok at tage fat på med mere end 2400 kryds på de godt 1000 km landeveje, som Fyns Amt administrerer. Amtet har i 1997 principielt tilsluttet sig intentionerne i Regeringens Handlingsplan, herunder at styrke indsatsen i de 4 indsatsområder der omhandler ulykker med for høj hastighed, ulykker med sprit, ulykker med cykler og **ulykker i kryds**.

Indsats i kryds hidtil, aktuelt og fremover

Hidtidig indsats.

Som de fleste andre større vejbestyrelser har Fyns Amt i mange år arbejdet målrettet på at bekæmpe trafikulykker i kryds. Her skal nævnes:

- 1970-98 Sortpletudpegning år for år. Omkring 200 kryds udpeget til og med 1998.
- 1990-98 Færdselssikkerhedskampagner - flere rettet mod krydsuheld, bl.a. rødkørsler.
- 1991-95 Særbevilling til modernisering af ca. 30 signalanlæg i Odense.
- 1991 Efter forsøg siden 1986 blev indført tilbagetrukken stopstreg i signalkryds.
- 1992 Handlingsplan for 4-benede kryds uden signalanlæg. 28 kryds ombygget
- 1993-98 Ca. 15 byggenemfarter trafikaneret. Mange kryds bygget om.
- 1996-98 Strækingsplan for rute 9 mellem Odense og Svendborg. 30 kryds ombygget.
- 1997 4-ben-handlingsplanen revideret. 10 kryds ombygget.

Aktuel indsats.

- Sortpletudpegningen fortsætter.
- 2-3 byggenemfarter ombygges årligt med megen fokus på krydsene.
- Fremover anvendes eftergivelige standere ved nye signalreguleringer.
- Faste signalstandere der påkøres udskiftes med eftergivelige.
- 16 kommuner er ved at udarbejde trafiksikkerhedsplaner. Det viser sig allerede nu, at der er behov for betydelige indsatser i kryds, hvor der er ulykker og/eller utryghed.
- Den landsdækkende cyklistkampagne “kryds-kryds-forsigtig” løber af stablen til

september.

- Der gennemføres i stigende grad trafiksikkerhedsrevision af vejprojekter.
- Fyns Amt er af Vejdirektoratet blev anmodet om trafiksikkerhedsrevision af ca. 20 sortpletforslag på statens vejnet.

Fremtidig indsats.

- Planer om at udarbejde en handlingsplan for de ca. 100 signalregulerede kryds amtet administrerer. Vi vil specielt jagte kryds med mange personskadeuheld, og handlingsplanen vil nok blive udarbejdet efter samme principper som amtets handlingsplaner for 4-benede ikke signalregulerede kryds.
- Sortpletudpegningerne, trafiksikkerhedskampagner og information fortsætter og fortsætter.
- Handlingsplanen for 4 benede kryds uden signalanlæg revideres endnu engang inden for de næste par år.
- Strækningsplaner med fokus på kryds. Er ikke besluttet - men overvejes.
- Trafiksikkerhedsrevisionen indarbejdes i Vejvæsenets Kvalitetshåndbog som en fast rutine for alle projekter på de forskellige trin.

Før- og efteranalyser af 28 kryds ombygget i perioden 1992-96

Som tidligere omtalt udarbejdede Fyns Amt i samarbejde med Vejdirektoratet i 1992 en "Handlingsplan for 4-benede kryds uden signaler på hovedlandeveje og landeveje".

Handlingsplanen resulterede i ombygning af 28 kryds i perioden 1992-96. En første effektanalyse for ombygningerne blev omtalt i en artikel i Dansk Vejtidsskrift, februar 1998. Her blev antallet af personskadeuheld og personskader (dræbte og tilskadekomne) opgjort til og med 1996.

Vi har nu opdateret effektanalysen til og med 1998.

For krydsene er personskadeuheld og personskader opgjort fra 1987 til gennemførelsen af tiltag, og fra gennemførelsen af tiltag til og med 1998.

På denne måde er der korrigeret lidt for regressionseffekten.



Figur 1.

Rundkørsel nord for Faaborg, 1992.

Ingen personskader efterfølgende.

Tabel 1. Valgte foranstaltninger i de 28 kryds og personskadeuheld før og efter.

		Personskadeuheld 1987-98						
Tiltag	Antal kryds	Før	Efter	Mdr/ før	Mdr/ efter	Før/ år	Efter/ år	Effekt i%
Rundkørsler	6	53	6	553	311	7,27	1,54	-79%
Signalreguleringer	5	35	4	426	294	5,16	0,69	-87%
Kanaliseringer	4	15	4	371	205	1,95	1,06	-45%
Heller i spærreflader	2	7	1	165	123	1,02	0,20	-81%
Vejlukninger	3	16	2	246	186	2,54	0,59	-77%
Overkørsel på sidevej	1	3	0	93	51	0,39	0,00	-100%
Miljøbump på sideveje	1	10	4	105	38	1,14	1,26	11%
Venstresvingsbane	1	2	1	82	62	0,59	0,19	-67%
Afmærkningsændringer	5	24	7	399	322	3,64	1,44	-60%
Sum	28	167	29	2440	1592	23,69	6,97	-71%

Med undtagelse af 2 kryds anser vi effekterne for at være meget tilfredsstillende. Det gælder krydset med miljøbump på sidevejene og et kryds med afmærkningsændringer. De 2 kryds er ombygget til rundkørsler, der begge blev åbnet i december 1998. Herom senere.

Tabel 2. Valgte foranstaltninger i de 28 kryds og personskader før og efter.

		Dræbte og tilskadekomne 1987-98						
Tiltag	Antal kryds	Før	Efter	Mdr/ før	Mdr/ efter	Før/ år	Efter/ år	Effekt i%
Rundkørsler	6	70	6	553	31	9,69	1,54	-84%
Signalreguleringer	5	52	8	426	294	7,76	1,34	-83%
Kanaliseringer	4	20	8	371	205	2,55	2,08	-18%
Heller i spærreflader	2	8	1	165	123	1,16	0,20	-83%
Vejlukninger	3	18	2	246	186	3,24	0,59	-82%
Overkørsel på sidevej	1	3	0	93	51	0,39	0,00	-100%
Miljøbump på sideveje	1	15	7	105	38	1,71	2,21	29%
Venstresvingsbane	1	4	1	82	62	0,59	0,19	-67%
Afmærkningsændringer	5	28	10	399	322	4,16	2,05	-51%
Sum	28	218	43	2440	1592	31,26	10,20	-67%
Heraf dræbte		9	2			0,044	0,015	-66%

Rundkørsler (6 kryds, heraf 4 i åbent land)*Tabel 3. Personskadeuheld i kryds ombygget til rundkørsler.*

Rundkørsler	Personskadeuheld 1987-98							Bemærkninger
	Før	Efter	Mdr/ før	Mdr/ efter	Før/ år	Efter/ år	Effekt i%	
Hldv. 205, km 10,3	8	1	105	39	0,91	0,31	-66%	Ø 26 m
Hldv 205, km 19,0	12	3	72	72	2,00	0,50	-75%	Ø 32 m
Ldv. 704, km 45,9	7	0	60	84	1,40	0,00	-100%	Ø 20 m (tidligere hldv.)
Ldv. 704, km 47,1	8	1	104	40	0,92	0,30	-68%	Ø 17 m (tidligere hldv.)
Ldv. 521, km 24,0	8	0	96	48	1,00	0,00	-100%	Ø 30 m (tidligere hldv.)
Ldv. 504, km 24,1	10	1	116	28	1,03	0,43	-59%	Ø 15 m
Sum	53	6	553	311	7,27	1,54	-79%	

Tabel 4. Personskader i kryds ombygget til rundkørsler.

Rundkørsler	Dræbte og tilskadekomne 1987-98							Bemærkninger
	Før	Efter	Mdr/ før	Mdr/ efter	Før/ år	Efter/ år	Effekt i%	
Hldv. 205, km 10,3	14	1	105	39	1,60	0,31	-81%	
Hldv 205, km 19,0	17	3	72	72	2,83	0,50	-82%	2 dræbt i førperioden
Ldv. 704, km 45,9	9	0	60	84	1,80	0,00	-100%	
Ldv. 704, km 47,1	8	1	104	40	0,92	0,30	-68%	
Ldv. 521, km 24,0	12	0	96	48	1,50	0,00	-100%	
Ldv. 504, km 24,1	10	1	116	28	1,03	0,43	-59%	
Sum	70	6	553	311	9,69	1,54	-84%	
Heraf dræbte	2	0						

De 70 personskader før var:

2 dræbt 42 alvorligt tilskade

26 let tilskade.

De 6 personskader efter har været:

0 dræbt 3 alvorligt tilskade

3 let tilskade.

Figur 1 viser rundkørslen, ldv. 704, km 45,9, nord for Faaborg.

Fyns Amt har etableret 26 rundkørsler siden 1990. Endnu 4 rundkørsler er planlagt.

Vi har i 1998 udarbejdet en særlig rundkørselsanalyse for 9 af krydsene, hvor færdselsforholdene før og efter ombygningen var sammenlignelige. Denne analyse viser et fald i antallet af personskadeuheld på 88% og et fald i personskader på 92%.

Signalreguleringer (5 kryds)

Tabel 5. Personskadeuheld i kryds, der er signalreguleret.

Personskadeuheld 1987-98								
Signalreguleringer	Før	Efter	Mdr/ før	Mdr/ efter	Før/ år	Efter/ år	Effekt i%	Bemærkninger
Hldv. 205, km 7,0	7	1	70	74	1,20	0,16	-86%	Motorvejsrampe, 4-ben
Ldv. 501, km 16,1	10	2	70	74	1,71	0,32	-81%	4-ben
Ldv. 506, km 6,1	8	0	119	25	0,81	0,00	-100%	3-ben, sidevej lukket
Ldv. 536, km 5,8	5	0	82	62	0,73	0,00	-100%	4-ben, 1 ben kolonihave
Ldv. 710, km 12,2	5	1	85	59	0,71	0,20	-71%	4-ben
Sum	35	4	426	294	5,16	0,69	-87%	

Tabel 6. Personskader i kryds, der er signalreguleret.

Dræbte og tilskadekomne 1987-98								
Signalreguleringer	Før	Efter	Mdr/ før	Mdr/ efter	Før/ år	Efter/ år	Effekt i%	Bemærkninger
Hldv. 205, km 7,0	8	1	70	74	1,37	0,16	-88%	
Ldv. 501, km 16,1	21	6	70	74	3,60	0,97	-73%	1 dræbt i førperioden
Ldv. 506, km 6,1	12	0	119	25	1,21	0,00	-100%	
Ldv. 536, km 5,8	5	0	82	62	0,73	0,00	-100%	
Ldv. 710, km 12,2	6	1	85	59	1,27	0,20	-84%	
Sum	52	8	426	294	7,76	1,34	-83%	
Heraf dræbte	1	0						

De 52 personskader før var:

1 dræbt 31 alvorligt tilskade

20 let tilskade.

De 8 personskader efter har været:

0 dræbt 5 alvorligt tilskade

3 let tilskade.

Ved krydset ldv. 501, km 16,1 (kryds ved Vissenbjerg) ville vi nok have valgt en rundkørsel i dag frem for en signalregulering.

Alt i alt er effekterne ved de signalregulerede kryds næsten overraskende gode, og i en tid hvor det ellers er rundkørsler, der ofte anvendes, må man ikke afskrive signalreguleringerne helt.



Man skal dog anvende signalreguleringer med omtanke - specielt i 4-benede kryds.

Figur 2 viser signalreguleringen ved frakørsel 49 ved Odense, hldv. 205, km 7,1.

Figur 2.

Signalregulering ved motorvejsrampe, 1992.

1 lettere tilskadekommen efterfølgende.

Kanaliseringer (4 kryds)

Tabel 7. Personskadeuheld i kryds, der er kanaliseret.

Kanaliseringer	Personskadeuheld 1987-98							Bemærkninger
	Før	Efter	Mdr/ før	Mdr/ efter	Før/ år	Efter/ år	Effekt i%	
Ldv. 501, km 27,1	4	1	95	49	0,51	0,24	-52%	4-ben. Advarselsheller
Ldv. 539, km 15,8	3	2	102	42	0,35	0,57	62%	4-ben. Minikanaliseret
Ldv. 540, km 4,6	3	0	79	65	0,46	0,00	-100%	4-ben. Sidevejsheller
Ldv. 602, km 39,7	5	1	95	49	0,63	0,24	-61%	4-ben. Advarselsheller
Sum	15	4	371	205	1,95	1,06	-45%	

Tabel 8. Personskader i kryds, der er kanaliseret.

Kanaliseringer	Dræbte og tilskadekomne 1987-98							Bemærkninger
	Før	Efter	Mdr/ før	Mdr/ efter	Før/ år	Efter/ år	Effekt i%	
Ldv. 501, km 27,1	5	4	95	49	0,63	0,98	55%	4 p-skader i 1 uheld efter
Ldv. 539, km 15,8	6	3	102	42	0,71	0,86	21%	
Ldv. 540, km 4,6	3	0	79	65	0,46	0,00	-100%	
Ldv. 602, km 39,7	6	1	95	49	0,76	0,24	-68%	1 dræbt i førperioden
Sum	20	8	371	205	2,55	2,08	-18%	

Heraf dræbte	1	0
--------------	---	---

De 20 personskader før var: 1 dræbt 12 alvorligt tilskade 7 let tilskade.
 De 8 personskader efter har været: 0 dræbt 2 alvorligt tilskade 6 let tilskade.
 Minikanaliseringen ved ldv. 539, km 15,8 (kryds i Otterup) har ikke været helt tilfredsstillende.
 Projektet revurderes i forbindelse med et byggenemfartsprojekt i år 2000.

Advarselsheller

I 2 af krydsene har Fyns Amt etableret såkaldte "advarselsheller". Der er tale om en speciel form for smal kanalisering, hvor der på primærvejen placeres deleheller ca. 50 m på hver side ad krydset. Hellerne forskydes således at trafikanterne i kørselsretningen tvinges lidt ned i fart.



Løsningen anvendes primært i 4-benede kryds, med lille sidevejstrafik, hvor traditionelle kanaliseringsanlæg er for dyre, og hvor f.eks. en rundkørselsløsning er uegnet. Prismæssig har advarselshelleprojekter ligger mellem ½ og godt 1 mio. kr./stk.

Figur 3.

Advarselshelleanlæg fra 1995.

Ingen personskader efterfølgende.

Fyns Amt har indtil nu gennemført 7 projekter af denne type.

Figur 3 viser et advarselshelleprojekt øst for Assens, ldv. 505, km 34,1. Dette projekt er ikke blandt de 28 kryds i analysen, men viser princippet i projektudformningen.

Heller i spærreflader (2 kryds)

Tabel 9. Personskadeuheld i kryds, hvor der er etableret heller i spærreflader.

Heller i spærreflader	Personskadeuheld 1987-98							Bemærkninger
	Før	Efter	Mdr/før	Mdr/efter	Før/år	Efter/år	Effekt i%	
Ldv. 501, km 12,3	4	1	83	61	58	20	-66%	

Ldv. 703, km 5,2	3	0	82	62	44	0	-100%	Rundkørsel overvejes
Sum	7	1	165	123	102	20	-81%	

Der er tale om 2 kryds, der tidligere lå som malede kanaliseringsanlæg. Fyns Amt har gennem de seneste år etableret deleheller i spærrefladerne i flere malede kanaliseringsanlæg, med henblik på at øge synligheden af krydsene.

Tabel 10. Personskader i kryds, hvor der er etableret heller i spærreflader.

Dræbte og tilskadekomne 1987-98								
Heller i spærreflader	Før	Efter	Mdr/ før	Mdr/ efter	Før/ år	Efter/ år	Effekt i%	Bemærkninger
Ldv. 501, km 12,3	5	1	83	61	72	20	-735	2 dræbt i førperioden
Ldv. 703, km 5,2	3	0	82	62	44	0	-100%	1 dræbt i førperioden
Sum	8	1	165	123	116	20	-83%	
Heraf dræbte	3	0						

De 8 personskader før var: 3 dræbt 4 alvorligt tilskade 1 let tilskade.

Personskaden efter har været: 1 alvorligt tilskade

Selv om antallet af personskadeuheld er faldet i krydset ldv. 703, km 5,2 ved Odense, overvejer vi ombygning til en rundkørsel, dels på grund af mange materielskadeuheld og dels på grund af kapacitetsproblemer.

Vejlukninger (3 kryds)

Tabel 11. Personskadeuheld i kryds, der er ændret fra 4 til 3 ben.

Personskadeuheld 1987-98								
Vejlukninger	Før	Efter	Mdr/ før	Mdr/ efter	Før/ år	Efter/ år	Effekt i%	Bemærkninger
Ldv. 522, km 9,1	6	0	93	51	0,77	0,00	-100%	Mindste sidevej lukket
Ldv. 536, km 12,6	3	1	34	110	1,06	0,11	-90%	Fortsat ejendomsadgang
Ldv. 547, km 2,8	7	1	119	25	0,71	0,48	-32%	Sidevej til ringvej lukket
Sum	16	2	246	186	2,54	0,59	-77%	

Tabel 12. Personskader i kryds, der er ændret fra 4 til 3 ben.

Dræbte og tilskadekomne 1987-98

Vejlukninger	Før	Efter	Mdr/ før	Mdr/ efter	Før/ år	Efter/ år	Effekt i%	Bemærkninger
Ldv. 522, km 9,1	6	0	93	51	0,77	0,00	-100%	
Ldv. 536, km 12,6	5	1	34	110	1,76	0,11	-94%	
Ldv. 547, km 2,8	7	1	119	25	0,71	0,48	-32%	
Sum	18	2	246	186	3,24	0,59	-82%	

De 18 personskader før var: 0 dræbt 7 alvorligt tilskade 11 let tilskade
 De 2 personskader efter har været: 0 dræbt 1 alvorligt tilskade 1 let tilskade

Det er lykkedes Fyns Amt at få lukket en række mindre trafikerede sideveje til landevejsnettet gennem årene, dels i forbindelse med krydsreguleringer og dels ved sanering af bygennemfarter.

Da der ofte er stor lokal modstand mod vejlukninger, har vi i flere tilfælde gennemført prøvelukninger, hvor de trafikale konsekvenser af vejlukningerne er vurderet. Metoden kan anbefales.

Overkørsel på sidevej (1 kryds)

Tabel 13. Personskadeuheld i kryds, hvor der er etableret overkørsel.

Personskadeuheld 1987-98								
Overkørsel på sidevej	Før	Efter	Mdr/ før	Mdr/ efter	Før/ år	Efter/ år	Effekt i%	Bemærkninger
Ldv. 605, km 37,6	3	0	93	51	0,39	0,00	-100%	Overkørsel på 1 ben

Tabel 14. Personskader i kryds, hvor der er etableret overkørsel.

Dræbte og tilskadekomne 1987-98								
Overkørsel på sidevej	Før	Efter	Mdr/ før	Mdr/ efter	Før/ år	Efter/ år	Effekt i%	Bemærkninger
Ldv. 605, km 37,6	3	0	93	51	0,39	0,00	-100%	

De 3 personskader før var: 2 alvorligt tilskade 1 let tilskade

Overkørslen etableret for at indskærpe vigepligten i krydset.

Miljøbump i kryds (1 kryds)

Tabel 15. Personskadeuheld i kryds, hvor er blev etableret miljøbump.

	Personskadeuheld 1987-98							
Miljøbump på sideveje	Før	Efter	Mdr/før	Mdr/efter	Før/år	Efter/år	Effekt i%	Bemærkninger
Ldv. 501, km 30,6	10	4	105	38	1,14	1,26	11%	Rundkørsel i dec. 1998

Tabel 16. Personskader i kryds, hvor der blev etableret miljøbump.

	Dræbte og tilskadekomne 1987-98							
Miljøbump på sideveje	Før	Efter	Mdr/før	Mdr/efter	Før/år	Efter/år	Effekt i%	Bemærkninger
Ldv. 501, km 30,6	15	7	105	38	1,71	2,21	29%	

De 15 personskader før var: 0 dræbt 5 alvorligt tilskade 10 let tilskade.
 De 7 personskader efter har været: 0 dræbt 3 alvorligt tilskade 4 let tilskade.

Miljøbumpene i tilfarterne på sidevejene havde ingen effekt. Krydset er derfor ombygget til en rundkørsel, der blev åbnet i december 1998.

Venstresvingsbane (1 kryds)

Tabel 17. Personskadeuheld i kryds, hvor er etableret venstresvingsbane.

	Personskadeuheld 1987-98							
Venstresvingsbane	Før	Efter	Mdr/før	Mdr/efter	Før/år	Efter/år	Effekt i%	Bemærkninger
Ldv. 501, km 5,1	4	1	82	62	0,59	0,19	-67%	

Tabel 18. Personskader i kryds, hvor er etableret venstresvingsbane.

	Dræbte og tilskadekomne 1987-98							
Venstresvingsbane	Før	Efter	Mdr/før	Mdr/efter	Før/år	Efter/år	Effekt i%	Bemærkninger
Ldv. 501, km 5,1	4	1	82	62	0,59	0,19	-67%	

De 4 personskader før var: 0 dræbt 3 alvorligt tilskade 1 let tilskade.
 Personskaden efter har været: 1 alvorligt tilskade

Der er tale om et 4-benet kryds på en 4-sporet vej, hvor der tidligere var venstresvingsbane mod den mest trafikerede sidevej. Som foranstaltning er der nu også venstresvingsbane mod den mindst trafikerede sidevej.

Afmærkningsmæssige tiltag (5 kryds)

Tabel 19. Personskadeuheld i kryds, hvor afmærkningen er ændret.

Personskadeuheld 1987-98								
Afmærkning ændret	Før	Efter	Mdr/ før	Mdr/ efter	Før/ år	Efter/ år	Effekt i%	Bemærkninger
Hldv. 205, km 21,9	5	0	92	54	0,65	0,00	-100%	Sidevejsafm. forbedret
Ldv 524, km 7,4	3	2	61	83	0,59	0,29	-51%	Vigepligtsafm. forbedret
Ldv. 609, km 7,5	5	0	63	81	0,95	0,00	-100%	Generel skiltejustering
Ldv. 702, km 26,8	4	1	92	52	0,52	0,23	-56%	Overhalingsforbud mm
Ldv. 720, km 1,0	7	4	91	52	0,92	0,92	0%	Bl.a. lokalhastighedsbeg.
Sum	24	7	399	322	3,64	1,44	-60%	

Tabel 20. Personskader i kryds, hvor afmærkningen er ændret.

Dræbte og tilskadekomne 1987-98								
Afmærkning ændret	Før	Efter	Mdr/ før	Mdr/ efter	Før/ år	Efter/ år	Effekt i%	Bemærkninger
Hldv. 205, km 21,9	7	0	92	54	0,91	0,00	-100%	
Ldv 524, km 7,4	3	3	61	83	0,59	0,43	-27%	2 dræbt i efterperioden
Ldv. 609, km 7,5	5	0	63	81	0,95	0,00	-100%	1 dræbt i førperioden
Ldv. 702, km 26,8	4	1	92	52	0,52	0,23	-56%	
Ldv. 720, km 1,0	9	6	91	52	1,19	1,38	17%	1 dræbt i førperioden
Sum	28	10	399	322	4,16	2,05	-51%	

Heraf dræbte	2	2
--------------	---	---

De 28 personskader før var: 2 dræbt 16 alvorligt tilskade 10 let tilskade.

De 10 personskader efter har været: 2 dræbt 2 alvorligt tilskade 6 let tilskade.

Der overvejes en vejlukning i krydset ldv. 524, km 7,4 ved Lumby i Odense, hvor 2 er dræbt ved ét uheld i efterperioden.

På grund af utilfredsstillende effekt er krydset ldv. 720, km 1,0 ved Rudkøbing ændret til en rundkørsel, der blev åbnet i december 1998.